

INTERPELLATION URGENTE

Auteur Nathan Bender (suppl.), PDCB, Mathieu Clerc, Les Verts, Julien Monod (suppl.), PLR, et Maxime Moix (suppl.), PDCC
Objet Le ferroutage comme variante de mobilité à promouvoir
Date 11.03.2019
Numéro 5.0397

Actualité de l'événement

La construction du nouveau centre de tri de la Poste à Vétroz a débuté.

Imprévisibilité

L'information concernant la décision de la Poste de privilégier le trafic routier au lieu de ferroviaire nous est parvenue récemment via les médias papier (Le Nouvelliste 08.10.2018)

Nécessité d'une réaction ou d'une mesure immédiate

Des discussions avec la Poste sont à mener et des adaptations dans la structure du bâtiment seraient à étudier. La mesure doit arriver le plus tôt possible afin de pouvoir intégrer cette variante dans la construction en cours.

Nous avons appris avec grande joie que la Poste investit dans notre canton. En effet, un centre de tri des colis est en train de voir le jour à Vétroz dans la zone industrielle du Botza. Il sera un des 3 nouveaux centres de tri de Suisse (en plus des 3 existants) et sa construction répond à une augmentation du transit des colis, principalement due au commerce en ligne. Nous saluons la stratégie de la Poste de « miser sur des régions périphériques » (article du Nouvelliste, 30.06.2017) au lieu de tout centraliser.

Qui dit colis à trier, dit gros volume de matériel à déplacer. Qui dit gros volume de matériel à déplacer, dit moyen de transport lourd, conséquent et régulier. Selon nos informations, la Poste a décidé de transporter exclusivement ses colis en direction de (resp. au départ de) Vétroz par camions ; cela signifiera une augmentation du trafic poids lourds sur l'entier du linéaire de l'autoroute A9 valaisanne entre le lac Léman et Vétroz.

L'emplacement de ce centre dans une zone industrielle proche de l'autoroute est, certes, optimal pour un accès en camions, mais une voie ferrée existante longe la parcelle choisie par la Poste pour son nouveau bâtiment. Cette voie ferroviaire est directement reliée à la ligne du Simplon et sert déjà actuellement au transport de marchandises. Pourquoi cette variante n'a-t-elle pas été privilégiée?

Le principe de ferroutage comme solution de transport de marchandises est bénéfique d'un point de vue environnemental et correspond à la stratégie de la Confédération validée par le Peuple lors de l'acceptation de l'Initiative des Alpes. Ce moyen de transport permettrait de valoriser l'usage d'infrastructures de mobilité ferroviaires existantes et d'ainsi améliorer leur rapport coût/utilité le long de leur cycle de vie. L'augmentation de la charge de trafic sur une autoroute déjà fortement sollicitée serait, au contraire, une perte en matière de durabilité et aurait un effet négatif pour les utilisateurs actuels de ce tronçon routier.

Conclusion

Par ce présent texte, nous demandons au Conseil d'Etat les quelques éclaircissements suivants:

- Est-ce que la variante du ferroutage a été mise en avant par le canton dans ce dossier? Si oui, quelles démarches ont été entreprises auprès du (des) maître(s) d'ouvrage?
- Pour quelles raisons cette dernière n'a-t-elle pas été retenue dans ce cas précis?
- Est-ce que, de manière globale, le canton possède une stratégie de promotion du transit de marchandises par le rail?

- Est-ce que des solutions en termes de mobilité et d'impacts sur le trafic régional sont exigées lors des phases de planification de constructions ayant pour conséquence une augmentation du trafic (ex: industries, centres commerciaux, bâtiments publics, hôpitaux, etc.)? Si oui, quels en sont les critères?